

Privatizzazioni, ora spunta l'Anas

L'obiettivo primario è portare la società fuori dal perimetro della Pa, eliminando i costi per lo Stato e permettendo alla spa di finanziarsi da sola. Solo dopo si valuterà l'apertura del capitale

DI LUISA LEONE

Il governo apre il dossier sulla privatizzazione dell'Anas. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, il ministero del Tesoro e quello delle Infrastrutture stanno studiando la questione e avrebbero già individuato i principali nodi da sciogliere per raggiungere l'obiettivo. In ballo al momento non c'è però l'apertura del capitale ai privati, ma uno step precedente: l'uscita della spa delle autostrade dal perimetro della pubblica amministrazione. Oggi infatti, nonostante dalla trasformazione in società per azioni (nel 2003) siano passati più di dieci anni, la società guidata dall'amministratore delegato Pietro Ciucci non può indebitarsi se non facendo lievitare anche il debito pubblico. Il che non significa che la società non chiuda bilanci in attivo, anzi per il 2014 è atteso un utile di 10 milioni di euro, ma

solo che, per esempio, non può ricorrere al mercato dei capitali per finanziare gli investimenti. Per altro da tempo Ciucci chiede l'emanazione del decreto ministeriale che permetterebbe all'Anas di rendere a pedaggio i più di mille chilometri di autostrade in gestione, potendo così contare su incassi che le permetterebbero un totale o parziale autofinanziamento e la possibilità di avere garanzie da offrire ai creditori. Ma sebbene sia atteso dal 2010, quel provvedimento è ancora in un cassetto.

La ragione di questa ritrosia da parte dell'esecutivo (non solo dell'attuale ma anche dei tre precedenti) è piuttosto semplice da comprendere: imporre un canone per viaggiare sul grande raccordo anulare di Roma o sulla Salerno Reggio Calabria non sarebbe certo popolare, soprattutto in un periodo di grandi difficoltà come l'attuale. Eppure, proprio la disperata ricerca di risorse da parte di

un governo alle prese con il perdurare di una profonda crisi potrebbe costituire la spinta ad affrontare la questione una volta per tutte. Per altro l'Anas ha già compilato un quadro economico-finanziario relativo al pedaggiamento di una buona parte (oltre 800 chilometri) dei circa 1.300 chilometri di rete autostradale di sua competenza, che è però ancora allo studio dell'Unione europea. E nel 2011 aveva anche aggiudicato, in via provvisoria, la gara per la fornitura dei sistemi di riscossione dei pedaggi, la cui validità è stata posticipata fino ai primi di novembre di quest'anno. Uno slittamento, non il primo, che dimostra ancora una volta quanto la patata sia bollente. D'altronde, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, quello di far pagare per l'utilizzo di parte della rete Anas sarebbe proprio uno dei due nodi principali da sciogliere in vista

della possibile privatizzazione. L'altro è quello di rimpolpare il patrimonio della società, conferendovi la rete oggi in gestione. Due step importantissimi per consentire alla spa di camminare sulle sue gambe e finanziarsi da sola. Come detto, solo una volta raggiunto questo obiettivo si potrà discutere dell'apertura del capitale della partecipata pubblica, come si sta cominciando a fare per le Ferrovie dello Stato. Insomma i tempi non potranno essere brevi, ma la macchina è in moto. A conferma della concretezza della riflessioni in corso da parte del governo, c'è poi il fatto che l'amministratore delegato nei giorni scorsi ha incontrato le rappresentanze sindacali e in quell'occasione non avrebbe fatto mistero del piano di privatizzazione, rassicurando circa i possibili effetti sull'occupazione. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su
www.milanofinanza.it/anas



Pietro Ciucci